

Afstemning

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Udenrigsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

13) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 107:

Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af beskatningen af motorcykler.

Af Kim Behnke (FRI) m.fl.
(Fremsat 29/2 2000).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Skatteministeren (Ole Stavad):

Der er ikke sket så meget nyt, når det gælder registreringsafgiften på motorcykler, siden et lignende forslag sidst var til behandling i Folketinget.

I bemærkningerne til beslutningsforslaget hedder det, at forslaget fremsættes, fordi motorcykler på trods af en lang række fordele beskattes alt for højt. Og dér vil jeg godt spørge: Hvilke fordele? For jeg synes i hvert fald ikke, det kan kaldes en fordel, at risikoen for at blive dræbt eller komme alvorligt til skade er 30-40 gange højere for folk, der kører på motorcykler, end den er for bilister. En helt ny norsk undersøgelse viser, at de marginale eksterne omkostninger pr. personkilometer er ca. 5 gange så høje for motorcykler som for almindelige personbiler. Forskellen skyldes især ulykker og støj.

Dernæst siger forslagsstillerne, at registreringsafgiften på motorcykler er højere end på biler. Det mener jeg er misvisende. Motorcykler er ikke generelt hårdere beskattede end biler. Afgiftsberegningen er blot mere progressiv. Almindelige, billigere motorcykler er lavere beskattet end almindelige, billigere biler. Faktisk havde næsten 47 pct. af de motorcykler, der kom på gaden i 1999, skullet betale mere i registreringsafgift, hvis afgiftsberegningen var

foretaget som for almindelige personbiler uden airbags. Kun de større og mere bekostelige touring- og sportsmotorcykler med samme pris før afgift som almindelige personbiler er hårdere beskattede end almindelige personbiler. Men sportsvogne er jo altså også hårdere beskattede end almindelige personbiler.

Motorcykler forurener også mere end biler, fordi de normalt ikke er påmonteret katalysator. Europa-Kommissionen vil, efter hvad jeg har fået oplyst, snart barsle med et forslag, der fra 2006 vil kræve en rigtig, altså en 3-vejs, katalysator på de større, 4-takts motorcykler. Jeg vil bl.a. i lyset heraf være indstillet på at drøfte, om vi kan fremskynde en sådan udvikling til gavn for miljøet.

Her og nu må jeg dog på regeringens vegne afvise forslaget. Vi kan ikke gå ind for, at vi gennem lempelige afgifter skal understøtte salget af specielt flere store motorcykler.

Hugo Sørensen (S):

Lad mig starte med at gøre det klart, at Socialdemokratiet ikke støtter forslaget om nedsættelse af beskatningen af motorcykler.

Vi finder, som også skatteministeren har gjort rede for, at afgiftsforskellen på biler og motorcykler er mere i overensstemmelse med hinanden, end forslagsstillerne giver udtryk for i bemærkningerne til forslaget.

Vi finder derfor ikke, at der er baggrund for en lempelse af de nuværende afgifter. Vi finder heller ikke, at de af forslagsstillerne påståede sundheds- og miljøhensyn giver nogen klar begrundelse for at lempe afgifterne, og da lempelserne af afgifterne alt i alt vil blive øget særlig på motorcyklerne, ser Socialdemokratiet altså ingen grund til at bakke forslaget op.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FRI):

Jeg har tre spørgsmål til hr. Hugo Sørensen.

Hr. Hugo Sørensen siger, at motorcykler ikke bliver beskattet hårdere end biler. Må jeg spørge hr. Hugo Sørensen, om ikke det er korrekt, at hvis man køber en bil til erhvervsæssig kørsel og får den gulpladeregistreret, er der en markant lavere afgift. Men den mulighed findes jo ikke, hvis man vil bruge en motorcykel til erhvervsæssig kørsel. Altså er en motorcykel til erhvervsæssig kørsel langt hårdere beskattet end en bil til erhvervsæssig kørsel.

Det andet er spørgsmålet om det forøgede salg. Hvis nu det øgede salg af motorcykler rent